

# **PASSEJANT PEL LLOBREGAT**

Passat, present i futur dels camins  
del tram final del riu Llobregat

## **Treball Final de Grau**

Grau en Estudis d'Arquitectura

**David Pérez Cuello**

**Línia:** Urbanisme i Paisatge

**Tutor:** Jordi Bellmunt Chiva

**Tribunal:** Jordi Franquesa

Barcelona, setembre 2016

# **PASSEJANT PEL LLOBREGAT**

Passat, present i futur dels camins  
del tram final del riu Llobregat

**David Pérez Cuello**

# ÍNDEX

<b>INTRODUCCIÓ</b>	<b>2</b>
<b>CONTEXTUALITZACIÓ HISTÒRICA</b>	<b>3</b>
Creixement del Delta	3
<b>INTERVENCIIONS URBANÍSTIQUES I PAISATGÍSTIQUES</b>	<b>4</b>
Parc Agrari del Baix Llobregat	4
Parc Riu Llobregat	6
<b>VARIABLES TERRITORIALS</b>	<b>7</b>
L’aigua	8
Camins de Terra	9
Vies ràpides	10
<b>UN PARC D’ACTIVITATS PLURALS</b>	<b>13</b>
Esport	14
Turisme	15
Gastronomia	16
<b>POSSIBLES ALTERNATIVES</b>	<b>17</b>
<b>CONCLUSIONS</b>	<b>18</b>
<b>BIBLIOGRAFIA</b>	<b>19</b>
<b>ANNEX</b>	<b>20</b>
Resum sintètic	21



1. Festa de l'Arbre a El Prat de Llobregat, 1950-1960

2. Club de Remo Ruber, El Prat de Llobregat  
Arxiu Municipal de l'Hospitalet

3. Pont Nou de la carretera a Sant Boi de Llobregat  
Arxiu d'imatges del mNACTEC

4. Pasarel·la del riu a Sant Boi  
Arxiu Històric Municipal de Sant Boi de Llobregat

## INTRODUCCIÓ

El tram final del riu Llobregat, que es troba a 10 min del centre de Barcelona, es tracta de una zona agrícola amb una gran tradició hort-fructícola, que durant segles ha sigut el principal subministrador de fruites i verdures a la ciutat de Barcelona.

Aquest territori i el riu, ha sigut sempre el motor econòmic de molta gent, tant en agricultura com en fàbriques en funcionament gràcies al riu.

Un dels principals elements que caracteritzen la vall baixa i el delta és la seva xarxa de camins, configurant el territori en parcel·les, o parcel·les que configuren els camins, ja que no s'entenen uns sense les altres.

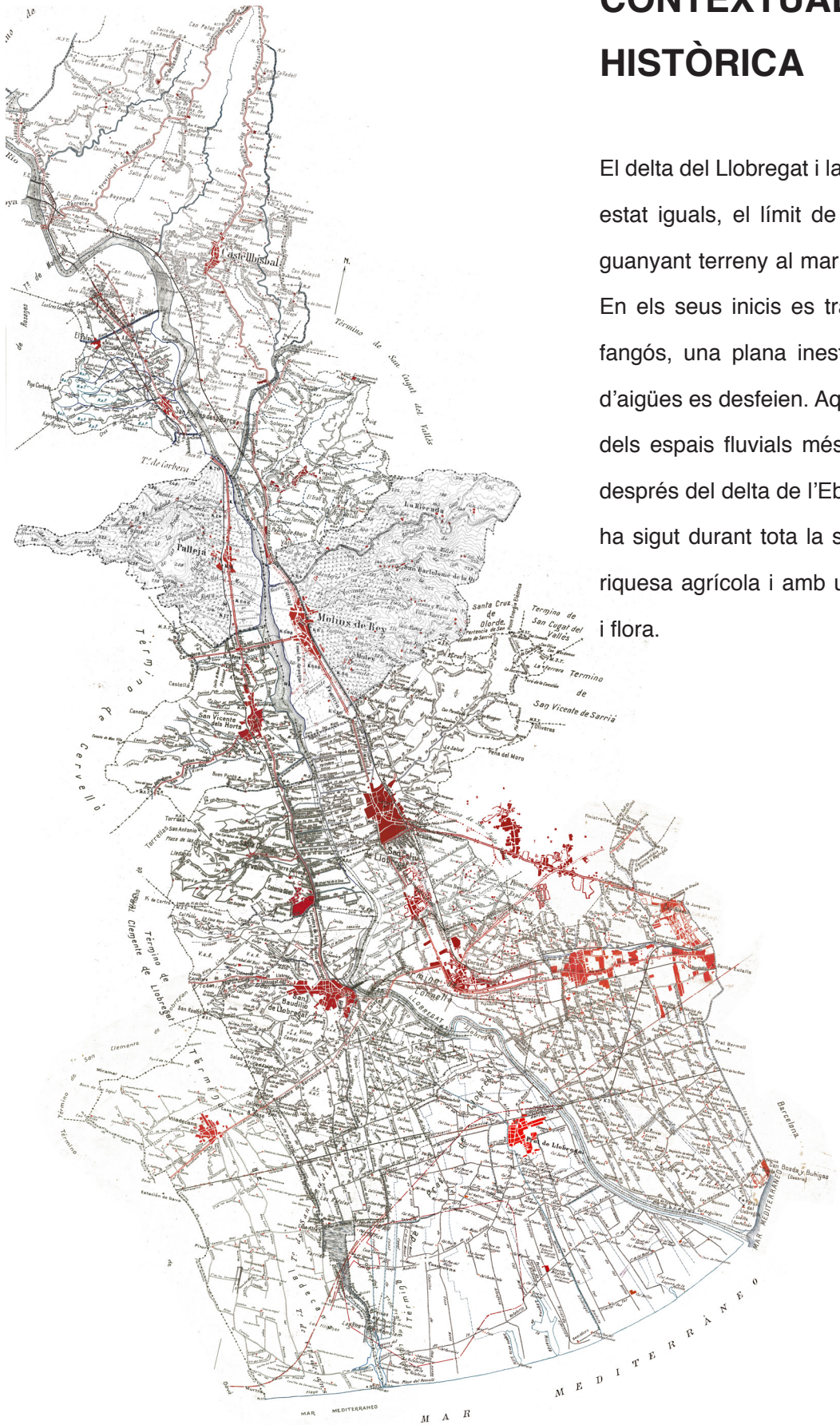
L'objecte d'estudi que veurem, tracta sobre aquesta xarxa de camins, que històricament han donat exclusivament accés a les hortes de Barcelona, però que actualment aquests estan veient una transformació d'usos, degut al pas del temps i les necessitats de la població, que ara es barregen en un mateix lloc, per resoldre la necessitat d'espais lliure i natural de les ciutats que el confinen. També afegir que antigament la llera del riu havia tingut multitud d'activitats, que van desaparèixer a causa del deteriorament de la zona, convertint-se pràcticament en una abocador.

Ara trobem una xarxa de camins que ha de conviure amb diferents activitats, un repte a resoldre per continuar mantenint l'activitat en aquests territori, on han d'aprendre a conviure, ja que l'agricultura que actualment està en declivi, necessita d'altres activitats per sobreviure, i a l'inrevés, aquest territori natural sense l'agricultura no prosperarà degut a les pressions urbanístiques de les poblacions.



## CONTEXTUALITZACIÓ HISTÒRICA

El delta del Llobregat i la seva vall Baixa no sempre han estat iguals, el límit de la costa ha anat evolucionant guanyant terreny al mar a causa dels al·luvions del riu. En els seus inicis es tractava d'un terreny pantanós i fangós, una plana inestable on els camins en època d'aigües es desfeien. Aquests fets han fet de la zona un dels espais fluvials més importants del territori català, després del delta de l'Ebre i gràcies a la seva terra fèrtil ha sigut durant tota la seva història un lloc d'una gran riquesa agrícola i amb una important varietat de fauna i flora.



Plànol històric del Baix Llobregat 1910-1915  
Collage a partir de la Cartoteca Digital de l'Institut Cartogràfic de Catalunya

### CREIXEMENT DEL DELTA

El Baix Llobregat en els dos últims segles és quan més transformacions ha tingut, tot a causa de la presència dominant del riu. Aquestes transformacions les podem dividir en tres etapes a nivell socioeconòmic: la incorporació de l'agricultura de regadiu, la industrialització i la terciarització de serveis a l'actualitat.

#### Canvi a l'agricultura

Fins al s. XVIII l'agricultura de la comarca era de secà, però el delta encara tenia zones on les comunicacions eren difícils a causa dels aiguamolls i terres febles, i una gran part de terres de pastura. És a partir d'aquest segle quan les tècniques es milloren, com en altres indrets de Catalunya, i s'intensifica molt més el cultiu, fet que provoca que la població es tripliqués fins arribar als 27.000 habitants.

Però no és fins el segle XIX quan apareix l'horta que avui dia coneixem entorn el riu, quan la construcció del canal de la Infanta (1819) i el canal de la dreta (1855) van fer aparèixer el cultiu de regadiu i nous mètodes de conreu. Aquestes infraestructures van anar acompanyades de l'aparició de noves indústries al voltant, aprofitant els salts d'aigua.

La zona occidental del delta, més allunyada dels canals, no es va impulsar fins al segle XX quan es va assecar la marina de Viladecans, Gavà i Castelldefels. Aquest fet va ser impulsat en gran mesura per el descobriment dels pous artesianes al Prat el 1894, que consistia en perforacions al terreny fins dos aquífers des de on poder extreure aigua.

### La industrialització

Després de la transformació cap a una agricultura de regadiu cap a finals del segle XIX, la següent transformació important, en un període de temps curts, va ser la industrialització, que va canviar de nou el Baix Llobregat. La gran majoria d'aquestes indústries eren cotoneres o relacionades amb el món tèxtil. Algunes de les principals colònies van ser la colònia Puig a Esparraguera el 1846, poc després la de Can Bros a Martorell, el 1875 s'hi instal·là la fàbrica Bertrand a Sant Feliu de Llobregat o la colònia Güell a Santa Coloma de Cervelló el 1890.

L'empenta en el món industrial a aquest territori no arriba fins que no s'estableixen indústries estrangeres, com ara Siemens el 1911 o Pirelli el 1913 a Cornellà. Però el canvi més important es dona després de la Guerra Civil i els primers anys de la dictadura, on amb la gran quantitat de migració que s'instal·la en els pobles del Baix Llobregat la població fa un gran salt, de 104.000 habitants el 1950 a 573.000 habitants a l'any 1981, un increment del 550% en tan sols 31 anys.

En aquests últims anys, el Baix Llobregat va començar a deixar de ser el darrera oblidat de Barcelona i va començar a tenir la seva importància, cosa que també va desenvolupar una gran especulació urbanística, sense complir amb les necessitats dels ciutadans, com ara equipaments.

## INTERVENCIONS URBANÍSTIQUES I PAISATGÍSTIQUES

Si ens remuntem trenta anys enrere, ens trobem en un territori agrícola molt deteriorat, a causa de les grans infraestructures que van fraccionar les parcel·les, amb activitats alienes, robatoris, contaminació d'aqüífers, i un espai natural cada cop més en decadència i inaccessible.

Tota aquesta degradació estava a la percepció del paisatge col·lectiu dels habitants de la zona, on es veia tot lo relacionat amb el riu Llobregat com un lloc a evitar, contaminat i on es donaven activitats il·legals. Tot això feia que el riu tingués un grau de marginalitat important, sense que existís cap mena de relació entre el riu i la població. D'aquesta manera el riu va desaparèixer del imaginari col·lectiu dels veïns, es sabia que hi era, però res més. Antigament, però, això no era així, hi havia una gran relació entre el riu i els habitants de la zona, on aquests s'apropaven a la llera del riu per realitzar romeries, esdeveniments de pesca, jornades de passeig o es celebrava el Dia de l'arbre amb plantacions.

Per intentar recuperar l'àmbit del riu, es van s'han fet propostes i intervencions per millorar-ho, de les quals explicarem dues de les més importants i de major àmbit. La primera és el Parc Agrari del Baix Llobregat que es centra més en temes d'agricultura, una altra és el Parc Riu Llobregat, centrat en la vesant lúdica del Llobregat.

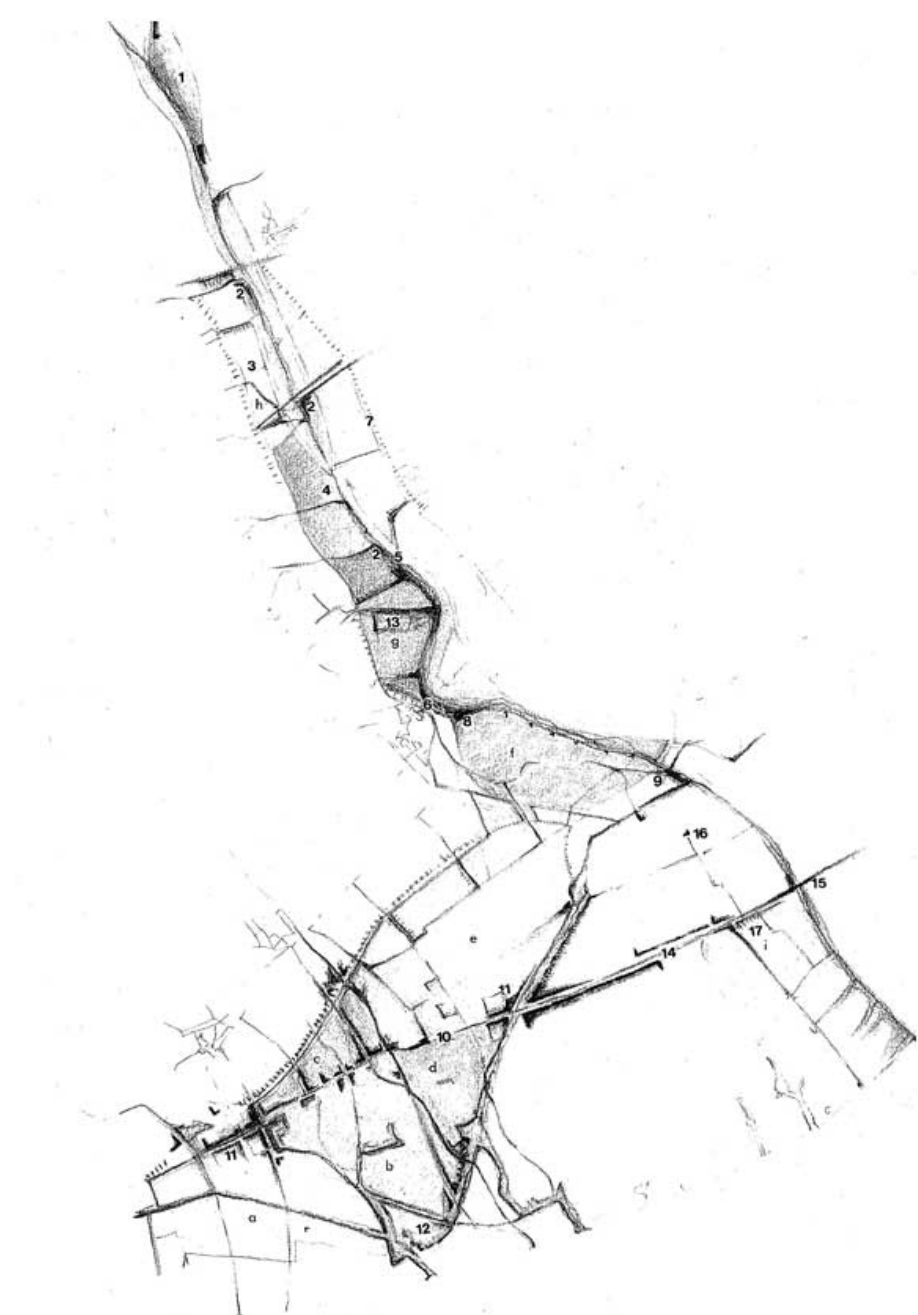
### PARC AGRARI DEL BAIX LLOBREGAT

A partir de la necessitat de dinamitzar el sector agrari, que degut a la proximitat de la ciutat es veu en declivi i amb amenaces de que els terrenys es converteixin en zones urbanes o industrials, i també de recuperar un espai natural malmès, és llavors quan neixen les primeres reflexions i idees per a crear un parc agrari a la plana del Llobregat.

El 1994 el Patronat de Promoció Agrícola del Consell Comarcal del Baix Llobregat va redactar un document, "El futur de l'agricultura del delta i de la vall baixa del Llobregat en el marc del Pla infraestructures i medi ambient. Proposta de Parc Agrícola del Llobregat", on es feia una reflexió sobre la necessitat de trobar un nou instrument per resoldre tots els problemes d'aquest espai natural i agrícola, ja que el llavors marc polític i legislatiu no havia pogut solucionar.

La Unió de Pagesos el 1995 comença a promoure els primers estudis per realitzar el Parc Agrari del Baix Llobregat, prenent com a precedent el primer parc agrícola -el Parco Agricolo Sud Milano- que ocupa el semicercle meridional de la província de Milà. Després d'un seguit de processos administratius, legals, de subvencions i un llarg etc., no és fins el 2003 que s'aprova el Pla especial de Protecció i Millora del Parc Agrari del Baix Llobregat

Finalment tenim un Parc Agrari, un espai protegit de 3.300 hectàrees sobre un territori metropolità que pertany a tretze municipis diferents que delimiten el parc





i que va des de Martorell fins el mar. Aquest projecte té entre altres objectius garantir l’estructura física del parc, que els podem dividir tal i com els defineix el Joaquín Sabaté (1), de les quals destacarem les següents:

- Un d’aquests objectius és la identificació d’àrees homogènies i disseny d’una normativa atenta a la especificació dels diversos paisatges, protegint aquells que encara conserven un cert interès, com ara boscos de ribera, llacunes o aiguamolls, tenint el compte el seu gran interès biològic tant a nivell de fauna com de flora.

- Un altre punt a tenir en compte són la xarxa de camins, la qual s’ha de racionalitzar per poder distingir els camins de usos generals, els agrícoles i els itineraris lúdics, segregant les diferents demandes de circulació, on s’ha de assegurar una millor adequació de cada element a la seva comesa amb el disseny específic de la diversitat de seccions, trobades, portes i nodes singulars. Aquest punt és d’especial importància, ja que ens trobem en un territori on tradicionalment la xarxa de camins estava centrada en un ús exclusiu agrícola majoritàriament, però que actualment s’estan donant moltes activitats d’ús lúdic, per la qual cosa s’ha de garantir la compatibilitat entre totes les activitats, sempre garantint la producció agrícola de qualitat com principal activitat.

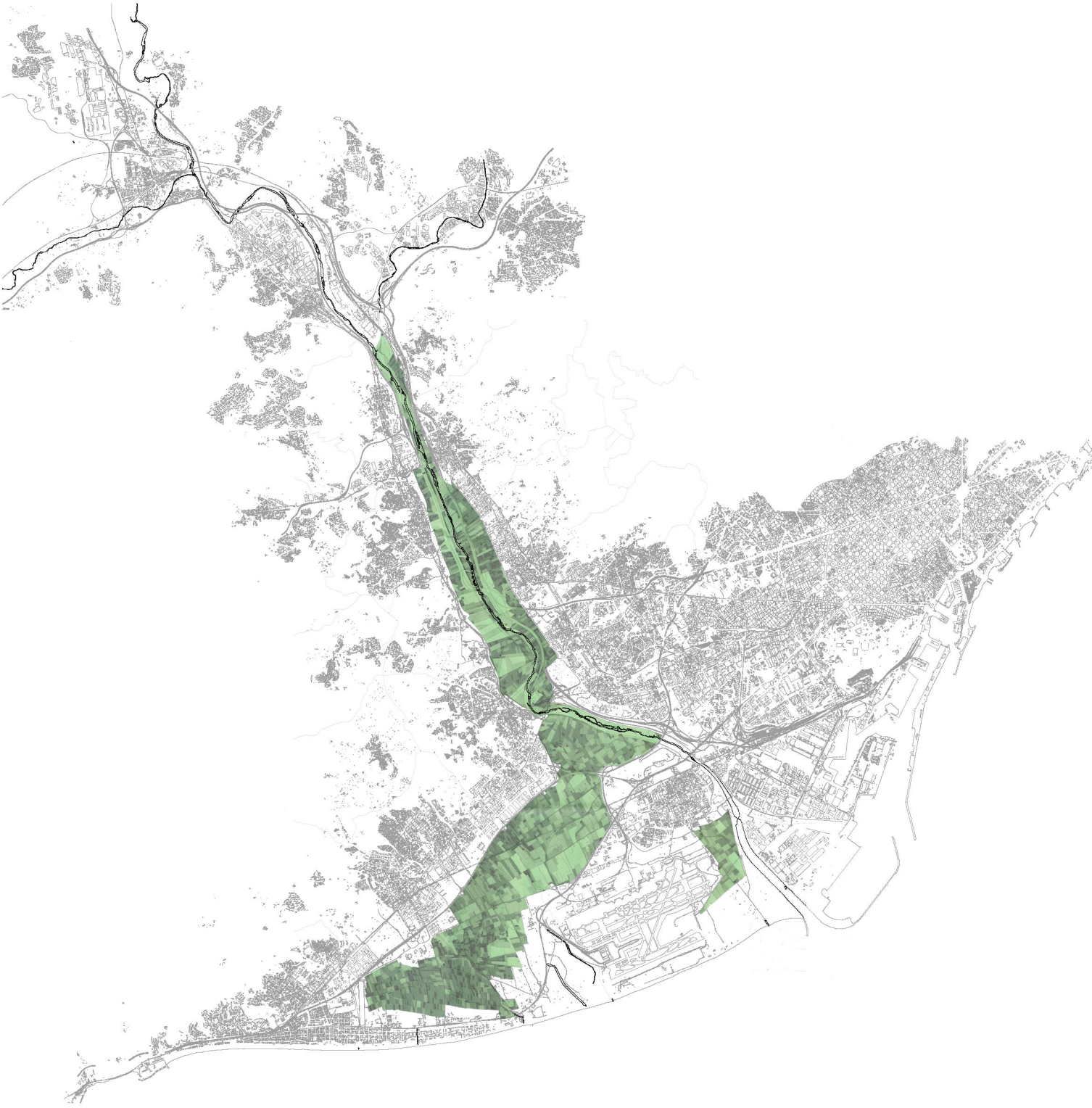
-L’adequació de camins d’aigua (xarxes de reg i drenatge, llacunes de laminació i recarrega, renaturalització de rieres canalitzades, establiment d’estacions depuradores) a les exigències de una agricultura competitiva, i aprofitant de la mateixa manera el seu potencial ecològic i lúdic.

-Control d’aquelles activitats que, per la seva naturalesa

o disposició, comprometen la qualitat ambiental i el desenvolupament d’una agricultura competitiva, com ara abocadors o magatzems de cotxes entre altres.

-Proposta de dotacions lúdiques i culturals, que poden generar sinergies positives amb l’activitat agrícola. També es preveuen desenvolupar àrees d’equipaments especialitzats vinculats a la agricultura, les quals es defineix com agropols. Aquests han de permetre la concentració d’entitats públiques i privades, així com de serveis comuns a la pagesia (centre normalitzador de productes, aparcament de maquinària agrícola, central d’envasos, etc.)

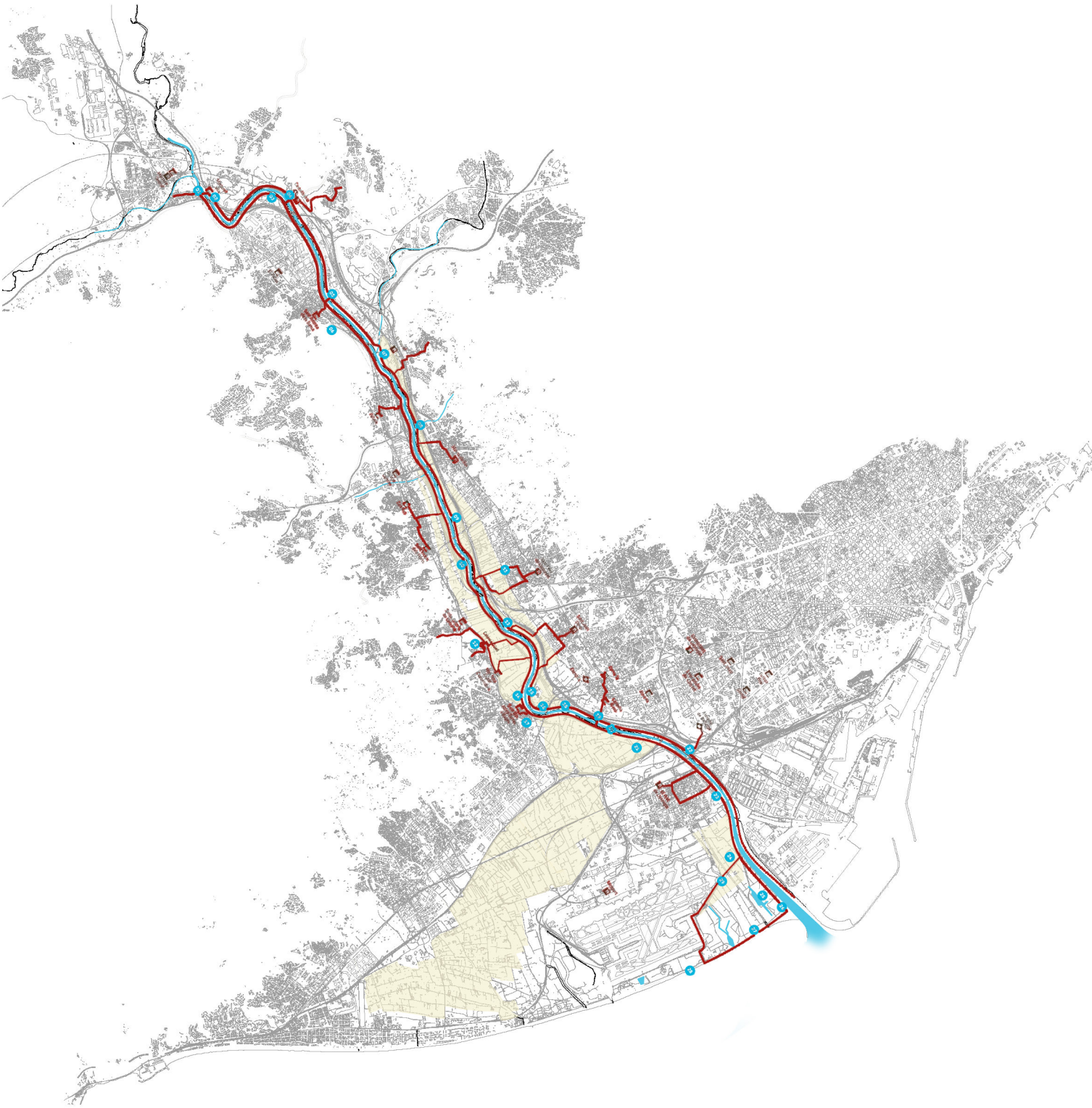
L’objectiu general del Parc Agrari es dotar aquest territori d’un model propi, que pugui suportar les actuals i futures necessitats, respectant la seva lògica estructural tradicional, de camins i canals d’aigua. Podem entendre que el disseny d’aquests camins es un eix central del parc, en el sentit de garantir la seva eficàcia, que va ser malmesa a l’hora de traçar les noves infraestructures, les quals van tallar tot el territori.



**Parc Agrari i la seva parcel·lació** E 1:150.000  
Elaboració pròpia a partir de la base cartogràfica del ICC i plànols del Pla Especial del Parc Agrari

1. Joaquín Sabaté, Dr. arquitecto y Licenciado en Ciencias Económicas, Catedrático de Urbanismo y profesor e investigador en la Universidad Politécnica de Cataluña desde 1976. Coordinador del equip redactor del Pla Especial del Parc Agrari.





Estructura de camins del Parc Riu Llobregat E 1:150.000  
Elaboració propia a partir de la base cartogràfica del ICC i mapa guia del parc

PARC RIU LLOBREGAT

Amb una extensió de 1.070 hectàrees i 30 kilòmetres de recorregut, el Parc Riu Llobregat, és actualment un dels espais naturals més concorregut de la zona metropolitana de Barcelona, travessa setze municipis, des del Pont del Diable a Martorell fins la desembocadura del riu al mar, i consta de dos camins a cada marge del riu, aptes per anar a peu i bicicleta. A més, també trobem passarel·les i ponts transversals, que juntament amb fàcil accessos des de totes les poblacions fan del parc un lloc on desconnectar de la ciutat.

Aquest parc, que intenta fugir de la idea de parc urbà, neix de la necessitat de recuperar el valor biològic del riu i crear una zona lúdica respectuosa amb el medi, a causa de la necessitat d'un espai natural per a la població, que van veure en perill aquesta mena d'espais a causa del creixement indiscriminat de les ciutats.

Aquesta intervenció conjuntament amb altres, està recuperant un espai complex, on fer que les infraestructures i serveis puguin conviure amb el medi natural i les activitats de lleure, és la seva màxima prioritat, a l'hora de la conservació biològica. Aquest medi natural funciona com un corredor verd entre els diversos espais naturals de gran valor ecològic, connectant entre espais metropolitans el massís de Collserola amb el front marítim.

La xarxa de camins, tant longitudinals com transversals, gràcies als fàcils accessos des de les ciutats que conformen aquest parc fluvial, estan generant un sèrie de recorreguts i relacions que feia uns anys eren inexistents, promovent fins i tot la circulació, en bicicleta principalment, entre ciutats, dins d'un horitzó de reducció de les emissions de CO2.

## VARIABLES TERRITORIALS

De tots es sabut la gran complexitat històrica del la part baixa del Llobregat, deguda a una superposició de variables, que han configurat formalment aquest territori de una determinada manera, on els viaris són l’element més determinant.

Cal analitzar aquest territori a partir de diferents factors de forma separada per poder treure conclusions des de diferents perspectives. A continuació es presenten les tres variables més representatives que conformen formalment aquest territori agrari.







**Xarxa de reg i drenatge del Parc Agrari**      **E 1:150.000**  
Elaboració propia a partir de la base cartogràfica del ICC i plànols del Pla Especial del Parc Agrari

L’AIGUA

En aquests tipus de territori, l’estructura hidràulica acostuma a ser complexa, així que mirarem l’aigua per separat de tota la resta. En la zona del Baix Llobregat trobem dos àmbits diferenciats, la zona de la vall fluvial i nord del delta, on trobem un sistema de reg i la zona sud del delta, on el sistema principal és el desguàs de l’aigua.

Es sabut per tots que l’aigua té la capacitat de modelar un terreny i configurar la seva diversitat natural, però no només ens interessa aquesta part, sinó que amb la seva manipulació obtenim un element formal capaç de jerarquitzar el territori.

Els dos grans canals es van situar a la vall, a la línia de samontà, d’aquesta manera s’aprofitava la situació elevada d’aquests per després distribuir l’aigua gràcies a la pendent del territori mitjançant canals secundaris.

Tot aquest sistema s’ha hagut de repensar i modificar amb el temps, sempre intentant mantenir la seva lògica geomètrica en funció del territori, tenint en compte el seu potencial ecològic i lúdic, com ara corredors naturals. Tot això s’ha hagut de realitzar sense oblidar que la seva principal funció és productiva.

En aquest sistema, també s’han hagut d’incorporar depuradores en els últims anys, ja que després de l’arribada de l’indústria, el riu va estar realment contaminat. Gràcies a això s’ha aconseguit un aigua adequada per regar els cultius i on la fauna s’està recuperant.





**Jerarquia de camins**      **E 1:150.000**  
Elaboració propia a partir de la base cartogràfica del ICC i plànols del Pla Especial del Parc Agrari

**CAMINS DE TERRA**

Després de la dessecació d'un terrenys, com ara el delta, la construcció de camins és segurament l'element físic més bàsic de la colonització. Del que queda de zona agrícola, avui dia el Parc Agrari, trobem un territori amb una clara geometria i regularitat de formes, amb unes parcel·les en filera que s'estructuren en una doble retícula formades per dos elements principalment, corredisses de desguàs i accessos.

Podem distingir dos àmbits ben diferents, les antigues terres de la vall, que es van colonitzar de forma individualitzada, amb l'aprofitament de les lleis geogràfiques amb una direcció cap el riu donant una estructura ramificada i paral·leles. Les terres del Delta, que es van colonitzar més tard i de forma col·lectiva amb tècniques més especialitzades. En tots dos casos, com a resposta a la geografia, el conflicte del desguàs i els accessos, fan l'ús de la geometria com a solució al conflicte.

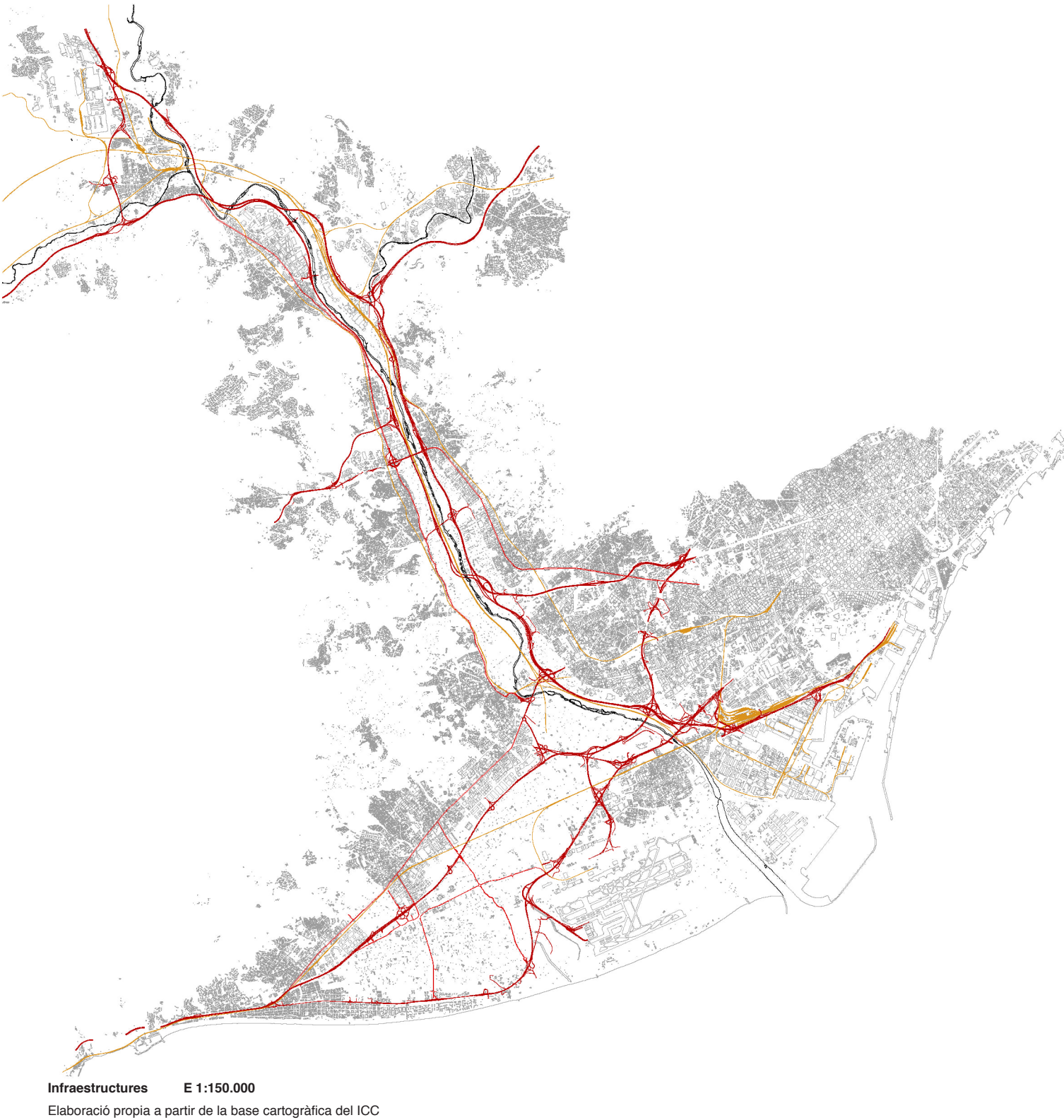
Dins de la diversitat de camins que trobem, podem distingir tres tipologies:

Camins estructurants, diferenciats per la seva funcionalitat i posició, organitzant el territori. Acostumen a estar un metre elevats sobre el terrenys natural per evitar les inundacions. En general van acompanyats per elements singulars, com ara vegetació, murs o sèquies.

Camins de serveis, amb funcions d'accés intern, que defineixen les parcel·les dins de la trama formada pels estructurants. La majoria d'aquests camins són exclusius d'ús agrícola.

Camins d'usos mixtos, com ara els de la línia de costa o els d'accés al riu. Tenen interès perquè enllacen espais naturals i a vegades van acompanyants de rieres. En molts casos són òptims per tenir un ús lúdic per a la població en general.





VIES RÀPIDES

Els camins d’aigua i de terra estan situats amb coherència en el territori, tenint en compte la seva morfologia i articulant-ho. Però amb aquests no hi havia prou i van aparèixer traçats viaris i ferroviaris sota la demanda de la connexió interurbana. Primer trobem els camins del samontà a les dues bandes del riu, sobre els quals s’anaven organitzant els pobles en filera sobre el recorregut.

Una de les primeres operacions modernes que transcorren a través del riu és la carretera general de Barcelona, que encara avui continua existint vorejant el delta per la part alta al límit de les terres d’inundació, el samontà, i creuant el riu, passant pels termes de Castelldefels, Gavà, Viladecans, Sant Boi, Cornellà, L’Hospitalet i Barcelona-Sants.

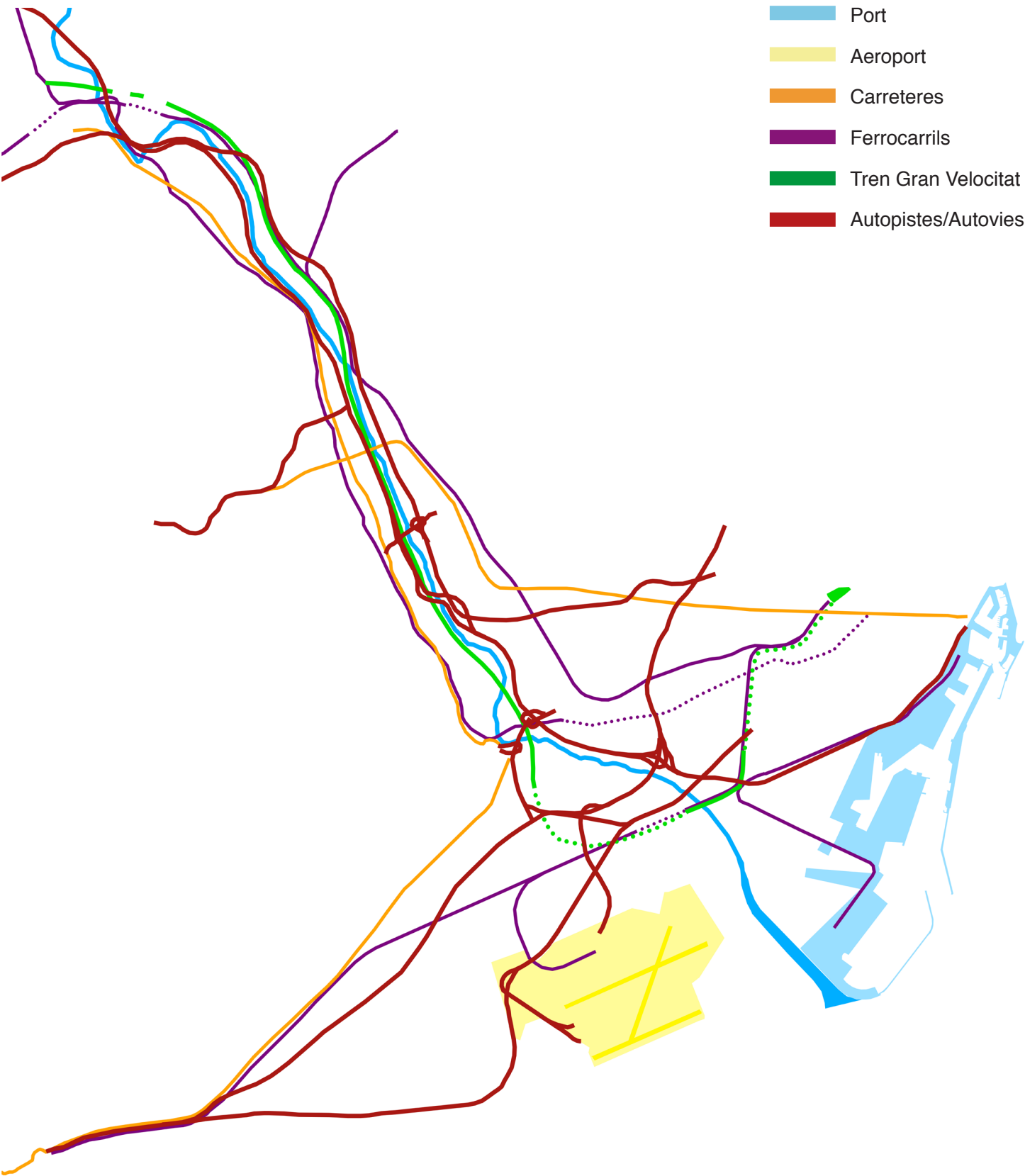
La primera línia de ferrocarril que va passar pel territori va ser la que connectava Barcelona amb Molins de Rei el 1855 i posteriorment amb Martorell el 1856. Aquesta infraestructura també seguia la mateixa estratègia, donant un caràcter unitari al delta.

En general, totes les primeres infraestructures viaries i ferroviàries i els grans canals que passaven per la vall, es situaven amb una gran lògica territorial, entre la línia de samontà i la cota màxima, des de on donar accés o regar la zona cultivable amb major facilitat.

Però a partir de la segona meitat del s. XX hi ha una gran demanda de mobilitat, que suposa la creació de noves

vies ràpides, que es van superposant sobre el territori amb unes lògiques cada vegada més autònomes, com ara la velocitat, la capacitat o la seguretat. Intenten unir cada vegada nodes més llunyans amb Barcelona, evitant tot allò que s’interposi, com ara el nuclis urbans, trinxant tot el territori agrícola. Els camins es transformen en carreteres i després en autovies. Passem de tenir camins de velocitat i capacitat limitades que s’ajusten a la morfologia del territori a unes vies segregades i ràpides, que hipotequen el territori.

Els nous traçats no són respectuosos amb el seu voltant, imposant la seva pròpia lògica. Això suposa una fragmentació dels camps de conreus, camins, canals d’aigua i una llarg etcètera, creant unes barreres entre les ciutats i el Parc Agrari, convertint aquest territori en un corredor infraestructural. Aquesta falta d’integració, superposant unes infraestructures amb altres, amb tot el que comporta, com ara incorporacions, carrils d’acceleració i desacceleració i complicats enllaços entre altres, veiem com el territori es veu ignorat i s’hipoteca d’una gran forma. Tot això comporta un terreny ple de barreres i espais residuals inaccessibles sense cap mena d’ús.







**Ortofoto del Baix Llobregat, 1956-57**  
Ortofoto a partir del vol fotogramètric del 1956-57 que va realitzar l'Army Map Service dels Estats Units (disponible a l'AMB)



**Ortofoto del Baix Llobregat, 2016**  
Ortofoto de l'Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC)



## UN PARC D'ACTIVITATS PLURALS

El Parc Agrari del Llobregat té un caràcter perifèric per cada una de les poblacions, però dins de l'àmbit metropolità el trobem en una posició central. La gran superfície de cultiu que trobem, amb les seves parcel·les regulars creen un territori homogeni només alterat per les infraestructures. Tot això fa que aquest territori s'entengui com un element unitari.

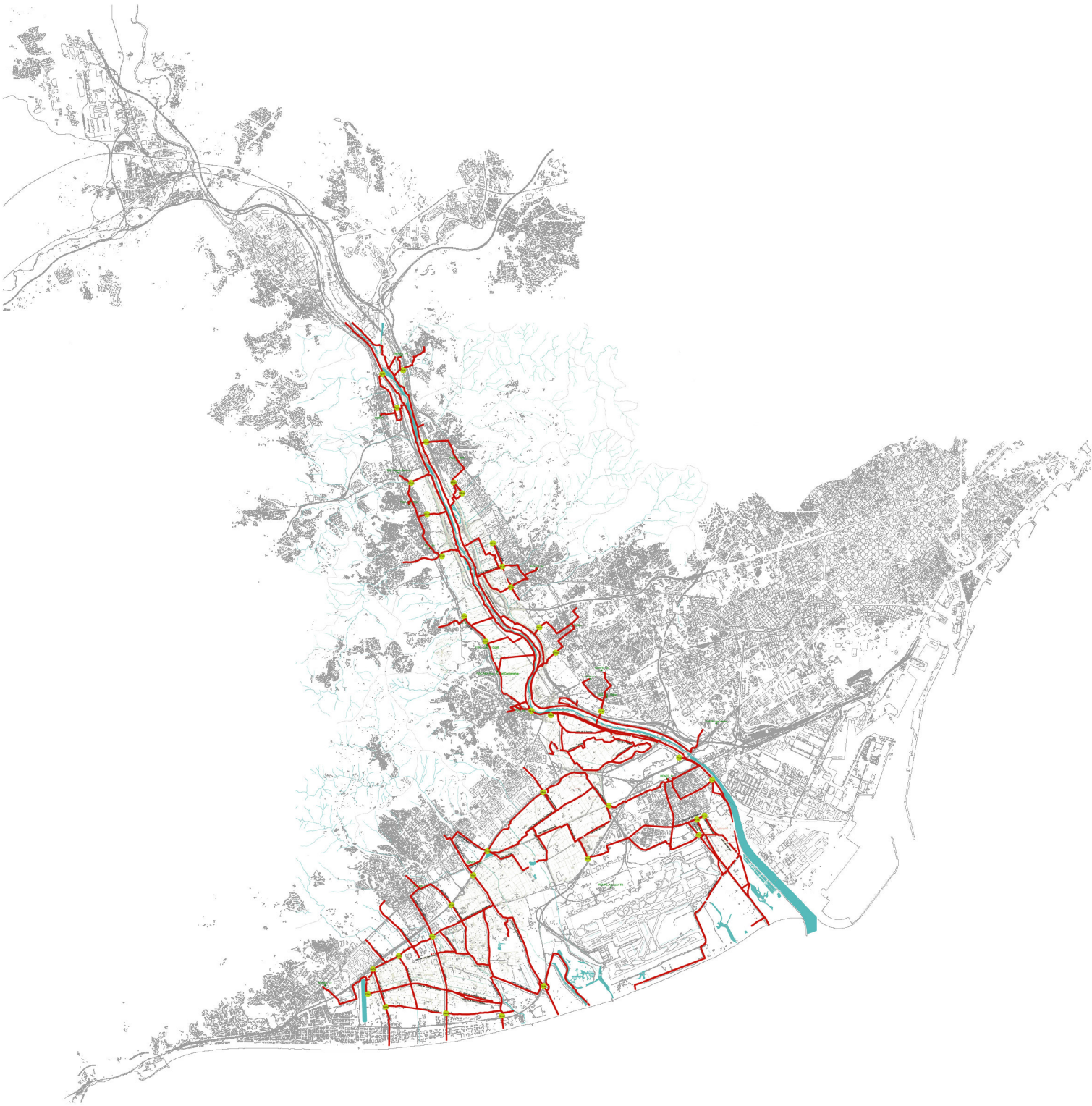
En els últims anys hem vist un gran nombre d'intervencions en aquest àmbit, clar exemple de l'esforç per part de les institucions i dels ciutadans per renovar la imatge d'abocador i pati de darrere d'aquest territori i per potenciar l'agricultura de qualitat i la diversitat d'usos. D'aquesta forma els ciutadans també s'apropien de la zona i augmenta l'estima i la cura cap aquest cor natural dins de la metròpolis.

La xarxa de camins preexistent en aquest territori agrícola, emprada durant segles amb l'única finalitat d'arribar als camps de cultius, s'estan transformant en un nou espai on realitzar o unir espais amb nous tipus d'activitats, deixant de ser només l'horta de Barcelona, si no que compatibilitzant l'ús amb noves activitats i redescobrint aquest espai, que durant anys ha estat ocult als ciutadans de carrer. Aquesta xarxa de camins, s'està transformant en un nou suport on conviuen activitats molt diverses.

A partir de les variables analitzades fins ara, el delta i la vall Baixa del Llobregat es pot entendre com un conjunt

d'elements amb lògiques i traçats que proporcionen una gran riquesa paisatgística i heterogeneïtat a aquest espai natural. A continuació es defineixen algunes de les noves activitats que s'estan realitzant al Llobregat i que conviuen amb l'agricultura i així poder entendre la complexitat d'aquesta compatibilitat.

1. Esport
2. Turisme
3. Gastronomia



Camins d'ús agrícola compatibles amb l'ús social E 1:150.000  
Elaboració propia a partir de la base cartogràfica del ICC i plànols del Pla Especial del Parc Agrari

### Esport

El Parc Agrari, amb les seves millores d'accessibilitat ha esdevingut un indret on molta gent cansada de l'asfalt, aprofita per practicar esport. Aquesta zona ja no només ajuda a la salut amb productes de Km0, sinó que esdevé un lloc on practicar l'exercici físic.

No s'ha d'oblidar que aquest espai es un lloc dedicat a la agricultura, per la qual cosa en el Pla Especial del Parc Agrari es va projectar un seguit de camins aptes per al ús social que no interrompés l'activitat agrícola. Aquests camins poden ser exclusius per activitats lúdiques o ser compatibles amb l'agricultura. La connexió d'aquests camins permeten recórrer tota la superfície del parc.

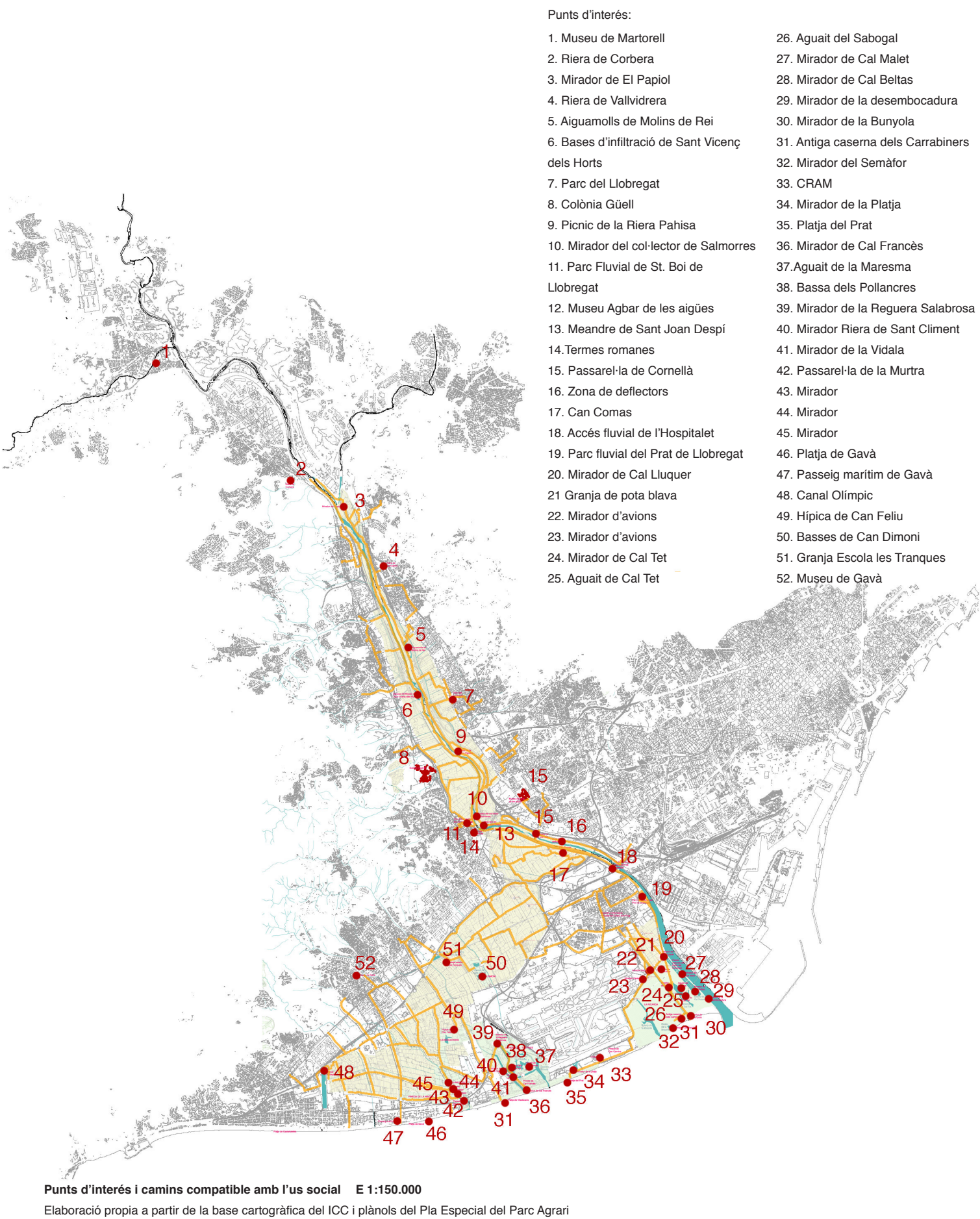
Les activitats esportives són les principals que trobem al parc , principalment la bicicleta i la gent que surt a córrer. Tot i que trobem d'altres com muntar a cavall, la pesca i el "golf rústic".

La bicicleta és sense dubte l'activitat esportiva estrella del parc, degut a la pendent suau que trobem al llarg de tot el recorregut, adequades per a totes les franges d'edats. Es pot anar per només fer esport, per descobrir el parc de forma individual o mitjançant rutes organitzades, com ara per el col·lectiu SomBici! Que té rutes organitzades de diferents temàtiques. Altres motius per els quals la gent fa servir la bicicleta és com a mètode de transport, entre els pobles o per arribar a la platja, gràcies les escasses distàncies que trobem entre les poblacions i amb aquestes i el mar. Aquest mètode de transport dins del Baix Llobregat cada cop es fa servir més, gràcies a

les millores de comunicació i d'accés al Parc, tot això està contribuint a un transport més sostenible, encara que queda molta feina a fer en aquest aspecte.

Una de les activitats més anecdòtiques és el "golf rústic" com el denominen els usuaris, una explanada que han aconseguit ells mateixos netejant els matolls i amb l'ajuda de les ovelles pasturant. Aquesta activitat la porten fent fa més de vint anys i es poden realitzar tirs de sortida de fins 250m.





## Turisme

El Parc Agrari no és que tingui un imponent patrimoni arquitectònic, encara que trobem algunes edificacions típiques del àmbit rural, com ara masies, que estan catalogades.

En els seus voltants sí que trobem més quantitat de llocs visitables, com ara la coneguda Colònia Güell o les termes romanes de Sant Boi de Llobregat entre altres, a les bores del parc.

Encara que sembli per a molta gent que aquesta zona no disposa d'atractius per visitar, ens trobem davant d'un gran error, ja que hi ha moltes activitats i llocs que visitar amb la família o grups infantils com ara escoles i esplais. Aquestes visites es poden fer de forma individual o organitzades.

Dins del patrimoni arquitectònic, trobem com ja he esmentat la Colònia Güell a Santa Coloma de Cervelló i les Termes Romanes de Sant Boi de Llobregat. Però també trobem la casa Gomis, més coneguda com La Ricarda degut a l'estany homònim, que situat a les proximitats de la casa. Aquest habitatge obra de l'arquitecte Antoni Bonet és un clar exemple del racionalisme català. Altres edificis no tant importants però molt visitats per la gent són les casernes de Carrabiners (1884) i el Semàfor (1887), construccions que estaven dedicades a lluitar contra el contraban o regular el transit costaner respectivament.

També trobem museus o centres al parc o molt a prop que visitar com individu o per excursions escolars. El

Museu Agbar de les Aigües a Cornellà, la Fundació per a la Conservació d'Animals Marins (CRAM) o el Museu Martorell són llocs molt visitats sobre tot per escoles. També podríem afegir les depuradores, que ofereixen visites guiades de conscienciació a les escoles.

També trobem moltes altres activitats i visites més en contacte amb la natura per donar a conèixer el Parc Agrari, com ara Can Julià a Sant Boi de Llobregat, un centre d'interpretació de l'espai fluvial del riu, amb activitats i exposicions, també trobem el centre d'informació Can Comas amb exposicions. Empreses privades també ofereixen activitats per a escoles dins del parc, mitjançant recorreguts per la zona agrària i fluvial. També podríem considerar molts miradors distribuïts per tota la zona.

També destacar el Delta com un lloc de turisme ornitològic, on es pot trobar moltes varietats d'ocells, especialment en períodes migratoris. Gracies a la seva proximitat a Barcelona i al aeroport, turistes ornitòlegs combinen la seva estada a la ciutat amb els observatoris d'aus que trobem.

Per últim, mirant el cel també trobem el mirador d'avions, molt concorregut per la població dels voltants i fotògrafs, per veure els avions aterrar a unes distancies mínimes.

Tots aquests punts d'interés queden units per la xarxa de camins, que fan que la gent pugui fer recorreguts per visitar varis llocs, o per amenitzar les seves rutes. Els llocs amb més quantitat d'aquests punts, coincideixen amb els estanys o espais protegits propers al mar, que a l'hora són els més visitats.





### Gastronomia

No cal dir que l'activitat que més es desenvolupa al Parc Agrari és la agricultura, amb productes de primera qualitat, on en el Delta destaquen més les hortalisses com la Carxofa Prat, la més famosa d'elles, enciams, tomàquets, cols entre moltes altres. En canvi a la part baixa de la vall destaquen més els arbres fruiters. Un altre producte amb Denominació d'Origen és el Pollastre Pota Blava de El Prat.

Aquesta qualitat de productes ha fet que diverses entitats organitzin activitats per promoure la venda de productes de Km0 o ecològics. Actualment destaquen el Mercat de Pagès, una iniciativa que proposa la venda directa de pagesos de la zona en diverses localitats del Baix Llobregat els caps de setmana. També avui dia trobem exposicions per donar a conèixer la feina dels pagesos al Parc Agrari en diverses poblacions properes, com “De l’hort a la biblioteca”. Altres activitats amb les que veiem molt arrelament a aquests productes són per exemple la festa de la carxofa a El Prat.

La majoria d'activitats gastronòmiques que trobem actualment són activitats, exposicions o guies de restaurants que fan servir els productes autòctons, però totes elles fora del terreny agrícola. Temps en rere s'havien fet rutes gastronòmiques dins del parc, rutes guiades per pagesos que explicaven com es cultiva els productes i fent un tastet de diversos plats elaborats amb ingredients del Baix Llobregat. Aquestes iniciatives es van haver de deixar d'organitzar, ja que encara que la gent participava, no van tenir èxit de promoció dels productes del parc, ja

que les persones que assistien van acabar sent sempre la mateixa, i l'objectiu d'aquestes iniciatives no era per fer de restaurant per els mateixos sempre.

## POSSIBLES ALTERNATIVES

Encara que tota la zona del riu disposa de diverses activitats a realitzar, el riu no s'arriba a aprofitar per la gent tot el que es podria, tenint com a referència moltes ciutats europees, on els rius són un conglomerat d'activitats on aïllar-se de la ciutat. Per exemple, sempre mantenint la distància de les característiques de cada riu, tenim el cas del Danubi a Viena com a moltes altres ciutats, on es poden trobar bars, zones esportives, platges artificials, esports aquàtics o senzillament gent que va a passar el dia.

Un dels punts febles del Llobregat es l'accessibilitat, on pràcticament l'única forma d'accés és a peu o en bicicleta. És cert que d'aquesta forma l'accés és mitjanament fàcil, però si tenim en compte que no tothom té bicicleta o que a peu el trajecte és bastant de temps, trobem que no és tant fàcil accedir a les zones del riu des de moltes ciutats si el que volem es estar i no realitzar activitats esportives. Per aquest motiu seria interessant que es disposés d'alguna alternativa de transport públic, com ara busos, que poguessin apropar més fàcilment a la població cap a la riba del riu, ja que és el lloc més adequat d'efectuar activitats sense interrompre l'activitat agrícola.

En alguns punts, sempre tenint en compte el tema de la inundabilitat, seria interessant disposar d'algunes zones de restaurants o bars, d'aquesta forma la gent tindria un reclam més per anar cap el riu. Aquests no caldria que estiguessin extensos per tot el territori, amb dos o tres punts amb diversos locals de restauració seria l'ídoni,

d'aquesta forma estaria tot més controlat, i no danyaria l'activitat i funcionament del parc. Ja trobem un punt, al Prat del Llobregat, on disposa d'un bar acompanyat de diverses pistes esportives. Aquí funciona gràcies a la proximitat del riu a la ciutat, cosa que confirma la necessitat d'alternatives d'accés a altres punts més llunyans, com ja hem comentat.

Per últim, com és evident en un riu, la gent aprofita l'aigua del riu per diverses activitats. Aquest no és el cas del Llobregat, degut a la contaminació que sempre ha tingut. Però aquest fet s'està revertint, on l'aigua cada cop està més neta, la prova és que cada cop més espècies naturals que havien deixat aquest riu estan tornant. Per aquest motiu es podria plantejar la viabilitat de incorporar en algunes parts del riu zones adaptades per a banyistes, encara que sigui la creació de piscines naturals amb una aigua controlada.

És evident que el riu té moltes possibilitats d'activitats, sempre que estiguin controlades i no danyin la natura és un punt afegit per gaudir de l'espai natural, sempre acompanyat d'una consciència social de respecte cap el riu.

## CONCLUSIONS

Com a veí del Baix Llobregat, concretament de Sant Feliu de Llobregat, he viscut amb els anys una palpable millora d'aquest territori, passant de ser un lloc de burles a un altre completament distint on la gent es vol apropar, encara que tímidament avui dia. Per aquest motiu vaig decidir tractar aquest treball sobre el Llobregat, un territori que no he tocat en tota la carrera i per el que sempre he tingut una relació d'amor-odi, veient-lo com un espai natural a prop de casa meva però a l'hora com una barrera important a l'hora de la mobilitat. En definitiva, un espai complex, però ple d'oportunitats on encara queda molta feina a fer.

Aquesta complexitat del territori del Llobregat al llarg del temps és present en totes les capes superposades que el conformen, des dels camins agrícoles fins les grans infraestructures viaries, elements de diferents velocitats que intenten conviure en un mateix reduït lloc. Moltes d'aquestes capes han malmès aquest històric territori, però gràcies a varies intervencions s'està intentant promoure una reconciliació amb el riu.

Dins d'aquesta complexitat, hem vist com s'intenta connectar els municipis amb el riu, una tasca difícil però millorable, perquè encara que algunes ciutats tenen un accés fàcil al riu, en moltes altres en canvi per arribar al riu has de superar una sèrie d'obstacles importants, com creuar carreteres i travessar autopistes com la B-23 i la A2 per llocs que no conviden gaire a passar. En molts

casos és veritablement impossible revertir el mal comés per les infraestructures que han deixat el riu confinat entre formigó i acer, per aquest motiu, si volem conservar aquest territori, s'hauria de contemplar seriosament si realment és capaç de suportar més vies d'alta velocitat.

Aquestes infraestructures no només impedeixen el pas cap el riu, si no que han tallat en molts llocs la xarxa de camins que trobem al Parc Agrari. Aquests camins en molts casos són un cul de sac, llavors s'hauria d'intentar que arribessin al riu i que tinguessin una major connectivitat entre ells, ja que en molts punts és impossible veure el riu Llobregat. Relacionant els camins amb el riu i els horts s'aconseguiria una simbiosis entre la gent i l'agricultura, molts camins ja no només els farien servir els pagesos, si no que molta gent passejaria per allà en el seu temps lliure i a l'hora es generaria una major consciència i promoció cap els productes cultivats en aquí.

El patrimoni d'un lloc sempre s'ha volgut conservar per continuar mantenint la història d'un lloc, però no només s'ha de conservar, si no que la gent també l'ha de conèixer. Això no passa amb el Llobregat, hi ha una xarxa de camins molt important promoguda per les administracions que uneixen diversos punts d'interès, però no hi ha un fil conductor entre tots ells, són elements individuals que no es donen a conèixer com una part del paper significatiu que ha tingut el riu en la seva història en el corredor del Llobregat. Tots aquest elements s'haurien de conservar millor i potenciar, per poder resistir el pas del temps i el nous usos que s'estan donant al Llobregat.

En definitiva, en aquesta zona trobem una històrica xarxa de camins agrícoles, que s'estan adaptant a noves activitats que abans no es donaven, però aquestes es donen de forma individualitzada, com un mere suport per a cada activitat, però no disposa d'un reconeixement històric ni d'un llenguatge global. En molts llocs on la gent fa esport no es veu els camps de cultiu, no hi ha una consciència del patrimoni arquitectònic tradicional, molta gent no coneix els productes que es cultiven en aquest Parc Agrari i cada cop més hi ha menys pagesos i d'edats més avançades. És per aquest motiu que aquest pulmó verd dins de l'àrea metropolitana de Barcelona encara li queda molt recorregut per millorar la relació que té amb els municipis i tenir la estima que se li tenia antigament, tot hi haver prosperat considerablement en els últims anys.

Aquesta prosperitat, si volem que continuï avançant, s'ha de pensar la incorporació de noves activitats en zones viables per aconseguir una simbiosis entre les diferents activitats que pot permetre el parc, com la incorporació d'un mínim de transport públic i una oferta d'activitats més variada per els ciutadans, per aconseguir que aquest territori esdevingui una nova zona activa per les ciutats i no un indret aïllat sense gaires ofertes lúdiques per a la majoria.

## BIBLIOGRAFIA

Busquets, Jaume; Cortina, Albert (coords.). Gestión del Paisaje. Manual de protección, gestión y ordenación del paisaje. Barcelona: Ariel, 2009.

Codina, Jaume. Delta del Llobregat. La gent del fang. (El Prat, 965-1965). Barcelona: Montblanc, 1966.

Codina, Jaume. El Delta del Llobregat i Barcelona. Generes i formes de vida dels segles XVI al XX. Barcelona: Ariel, 1971.

Prat, Narcís; Aragay, Enric (coords.). El Baix Llobregat: història i actualitat ambiental d'un riu. Centre d'Estudis Comarcals del Baix Llobregat, 2004.

Universitat Politècnica de Catalunya ; Massachusetts Institute of Technology. Projectant l'Eix del Llobregat : paisatge cultural i desenvolupament. Barcelona, 2001.

Yacamán, Carolina; Zazo, Ana (coords.). El Parque Agrario. Una figura de transición hacia Nuevos modelos de gobernanza territorial y alimentareia. Madrid: Heliconia S. Coop. Mad., 2015.

### Revistes

Paisea Extra 1, Parc Riu Llobregat, 2013

### Webs

Consorci de Turisme Baix Llobregat. Disponible a: <http://turisme.elbaixllobregat.cat>

Fundación para la Conservación y Recuperación de Animales Marinos. Disponible a: <http://cram.org>

La Porta del Delta. Servei d'informació turística i promoció del Prat de Llobregat. Disponible a: <http://www.portadeldelta.cat>

Parcs de Catalunya. Xarxa de Parcs Naturals. Parc Agrari del Baix Llobregat. Disponible a: <http://parcs.diba.cat/web/>

BaixLlobregat

Pla especial de Protecció i Millora del Parc Agrari del Baix Llobregat. Disponible a: <http://parcs.diba.cat/web/baixllobregat/pla-especial-proteccio-del-medi-natural>

### Centres d'informació visitats

Can Comas

Consell Comarcal del Baix Llobregat

Àrea Metropolitana de Barcelona

